Deutscher Bundestag **Drucksache 17/4979**

17. Wahlperiode 02. 03. 2011

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung mautrechtlicher Vorschriften für Bundesfernstraßen

A. Problem und Ziel

Bundesstraßen haben vielfach inzwischen ein Ausbauniveau erreicht, das dem von Bundesautobahnen nahekommt. Eine Aufstufung zu einer Bundesautobahn mit der Folge einer Mautpflicht für schwere Nutzfahrzeuge ist allerdings in der Regel nicht möglich, da diese Strecken nicht alle an eine Bundesautobahn gestellten Anforderungen erfüllen. Diese Situation ist angesichts der voraussichtlichen Entwicklung der finanziellen Anforderungen aus Erhalt und Ausbau von Verkehrsinfrastruktur unbefriedigend.

B. Lösung

Mit diesem Gesetz soll die Maut für die Nutzung von Bundesautobahnen durch schwere Nutzfahrzeuge auch auf die Nutzung von mindestens vierstreifigen Bundesstraßen (mindestens zwei Fahrstreifen je Fahrtrichtung) in der Baulast des Bundes mit Anbindung an eine Bundesautobahn ausgedehnt werden. Die Mauteinnahmen fließen, nach Abzug der in § 11 Absatz 1 Satz 2 des Bundesfernstraßenmautgesetzes (bis zur Änderung durch dieses Gesetz § 11 Absatz 1 Satz 2 des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge) genannten Aufwendungen, dem Verkehrshaushalt zusätzlich zur Finanzierung der Bundesfernstraßen zu.

C. Alternativen

Keine Ausdehnung der Maut für schwere Nutzfahrzeuge für die Benutzung von mindestens vierstreifigen Bundesstraßen in der Baulast des Bundes mit Anbindung an eine Bundesautobahn. Das bedeutet weniger Mittel zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur.

D. Finanzielle Auswirkungen

1. Haushaltswirkungen ohne Vollzugsaufwand

Die Ausdehnung des Streckennetzes der Maut für schwere Nutzfahrzeuge bedeutet zusätzliche Einnahmen, die gemäß § 11 des Bundesfernstraßenmautgesetzes (bis zur Änderung durch dieses Gesetz § 11 des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge) zusätzlich dem Verkehrshaushalt zufließen.

Wie hoch diese Einnahmen ausfallen werden, hängt von den Fahrleistungen der Lkw mit den entsprechenden Emissionsklassen auf den betreffenden Bundesstraßenabschnitten ab.

Nach vorsichtigen Schätzungen kann jährlich von einem niedrigen dreistelligen Millionenbetrag ausgegangen werden.

Im Regierungsentwurf des Bundeshaushalts 2011 sind 50 Mio. Euro für das Jahr 2011 und in der Finanzplanung des Bundes bis 2014 von jährlich 100 Mio. Euro ab 2012 veranschlagt worden.

2. Vollzugsaufwand

Für die Durchführung dieses Gesetzes fallen beim Bundesamt für Güterverkehr Investitionskosten sowie laufende Kosten an. Das Bundesamt für Güterverkehr geht vorsichtig geschätzt von einmaligen Kosten (inkl. Ausstattung des Mautkontrolldienstes und IT-Anpassungen) in Höhe von rd. 2,3 Mio. Euro aus. Die jährlichen Kosten (inkl. Personal- und Betriebskosten) werden vorsichtig geschätzt bei voraussichtlich rd. 8,5 Mio. Euro liegen.

Um die gleiche Kontrolldichte auf dem zusätzlichen Streckennetz zu erreichen wie auf dem bisher mautpflichtigen Streckennetz, sind zusätzliche Mautkontrolleure notwendig. Da dann mehr Verstöße festgestellt werden, sind zusätzliche Mitarbeiter für die Bearbeitung der Ordnungswidrigkeitenverfahren notwendig. Auch in den Querschnittsbereichen wird anteilig mehr Personal benötigt. Ob auf Grund von zusätzlichen Klageverfahren oder Mautanfragen gegebenenfalls ein erhöhter Personalbedarf entsteht, kann derzeit noch nicht abgesehen werden. Beim Bundesamt für Güterverkehr wird insgesamt derzeit folgender Personalaufwand geschätzt:

Anzahl Dienstposten	Eingruppierung
6	A 6
52	A 7
37	A 8
4	A 9 m
4	A 9 m+Z
1	A 9 g
4	A 10
17	A 11
3	A 12
1	A 13 g
1	A 14

Bei Übertragung der Mauterhebung auf einen Privaten (Mauterhebung und Kontrolle) werden Vergütungsansprüche für einmalige Investitionsaufwendungen sowie für den laufenden Betrieb entstehen.

Die genaue Höhe dieser Kosten lässt sich zurzeit nicht abschätzen.

Gemäß § 11 des Bundesfernstraßenmautgesetzes (bis zur Änderung durch dieses Gesetz § 11 des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge) wird der gesamte oben dargestellte Aufwand aus den Mauteinahmen finanziert.

Die Einnahmen werden die Ausgaben aber übersteigen.

Über eine erforderliche Veranschlagung von Haushaltsmitteln auf der Ausgabenseite und Planstellen/Stellen im Personalhaushalt wird im Rahmen der Aufstellung des Bundeshaushalts 2012 zu entscheiden sein.

E. Sonstige Kosten

Die Ausdehnung der Mautpflicht führt zu einer kostenseitigen Belastung von Unternehmen, die Güterkraftverkehr betreiben. Einzelpreisanpassungen können nicht ausgeschlossen werden. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind jedoch nicht zu erwarten.

F. Bürokratiekosten

Mit dem Gesetzentwurf werden für die Wirtschaft zwei bestehende Informationspflichten geändert. Dieses führt zu zusätzlichen jährlichen Bürokratiekosten in Höhe von rd. 1,1 Mio. Euro. Für Bürgerinnen und Bürger sowie die Verwaltung wird keine Informationspflicht eingeführt, geändert oder aufgehoben.

G. Gleichstellungspolitische Auswirkungen

Gleichstellungspolitische Auswirkungen der Regelungen sind nicht gegeben. Das Gesetz bietet keine Grundlage für verdeckte Benachteiligungen, Beteiligungsdefizite oder die Verfestigung tradierter Rollen.

H. Nachhaltigkeit

Die Maßnahme berücksichtigt in ihrer Folge die Ziele der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und damit auch der sozialen Verantwortung sowie den Umweltschutz im Sinne der Nachhaltigkeitsstrategie.

Die Sicherung des Verkehrs und seiner Infrastruktur sind unerlässliche Voraussetzungen für eine funktionierende Wirtschaft.

Die Ausdehnung der zu bemautenden Strecken wird u. a. einen weiteren Anreiz bieten, möglichst emissionsarme schwere Nutzfahrzeuge mit dem günstigsten Mautsatz einzusetzen.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DIE BUNDESKANZLERIN

Berlin, 2. März 2011

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Prof. Dr. Norbert Lammert
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung mautrechtlicher Vorschriften für Bundesfernstraßen

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Absatz 1 NKRG ist als Anlage 2 beigefügt.

Der Bundesrat hat in seiner 879. Sitzung am 11. Februar 2011 gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus Anlage 3 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der als Anlage 4 beigefügten Gegenäußerung dargelegt.

Mit freundlichen Grüßen

Anlage 1

Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung mautrechtlicher Vorschriften für Bundesfernstraßen

Vom . . .

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Gesetz über die Erhebung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen und Bundesfernstraßen (Bundesfernstraßenmautgesetz – BFStrMG)

§ 1
Autobahn- und Bundesstraßenmaut

(1) Für die Benutzung

1. der Bundesautobahnen und
2. der Bundesstraßen oder Abschnitte von Bundesstraßen,
   a) für die nach § 5 Absatz 1 des Bundesfernstraßengesetzes der Bund Träger der Baulast ist,
   b) die mit zwei oder mehr Fahrstreifen je Fahrtrichtung ausgebaut sind und
   c) die jeweils
      aa) unmittelbar an eine Bundesautobahn angebunden oder
      bb) in der Anlage 1 bezeichnet sind,

   mit Fahrzeugen im Sinne des Satzes 2 ist eine Gebühr im Sinne des Artikels 2 Buchstabe b der Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (ABl. L 187 vom 20.7.1999, S. 42), die zuletzt durch Abschnitt A Nr. 5 des Anhangs der Richtlinie 2006/103/EG vom 20. November 2006 (ABl. L 363 vom 20.12.2006, S. 344) geändert worden ist, zu entrichten (Maut). Fahrzeuge sind Kraftfahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen,

   1. die ausschließlich für den Güterkraftverkehr bestimmt sind oder eingesetzt werden und
   2. deren zulässiges Gesamtgewicht mindestens 12 Tonnen beträgt.

(2) Die Maut nach Absatz 1 ist nicht zu entrichten bei Verwendung der folgenden Fahrzeuge:

1. Kraftomnibusse,
2. Fahrzeuge der Streitkräfte, der Polizeibehörden, des Zivil- und Katastrophenschutzes, der Feuerwehr und anderer Notdienste sowie Fahrzeuge des Bundes,
3. Fahrzeuge, die ausschließlich für den Straßenunterhaltungs- und Straßenbetriebsdienst einschließlich Straßenreinigung und Winterdienst genutzt werden,
4. Fahrzeuge, die ausschließlich für Zwecke des Schaustellerund Zirkusgewerbes eingesetzt werden,
5. Fahrzeuge, die von gemeinnützigen oder mildtätigen Organisationen für den Transport von humanitären Hilfsgütern, die zur Linderung einer Notlage dienen, eingesetzt werden.

Voraussetzung für die Mautbefreiung nach Satz 1 Nummer 2 bis 4 ist, dass die Fahrzeuge als für die dort genannten Zwecke bestimmt erkennbar sind. Im Fall von Fahrzeugkombinationen ist das Motorfahrzeug für die Mautbefreiung der Kombination maßgebend.

(3) Die Maut nach Absatz 1 ist nicht zu entrichten auf:

1. der Bundesautobahn 6 von der deutsch-französischen Grenze bis zur Anschlussstelle Saarbrücken-Fechingen in beiden Fahrtrichtungen,
2. der Bundesautobahn 5 von der deutsch-schweizerischen Grenze und der deutsch-französischen Grenze bis zur Anschlussstelle Müllheim/Neuenburg in beiden Fahrtrichtungen,
3. den Abschnitten von Bundesfernstraßen, für deren Benutzung eine Maut nach § 2 des Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetzes vom 30. August 1994 (BGBl. I S. 2243) in der jeweils geltenden Fassung erhoben wird,
4. den Abschnitten von Bundesautobahnen, die mit nur einem Fahrstreifen je Fahrtrichtung ausgebaut und nicht unmittelbar an das Bundesautobahnnetz angebunden sind.

(4) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates die Mautpflicht auf genau bezeichnete Abschnitte von anderen als den in Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 bezeichneten Bundesstraßen auszudehnen, wenn dies zur Vermeidung von Mautausweichverkehren oder aus Gründen der Sicherheit des Verkehrs gerechtfertigt ist.

(5) Soweit die Pflicht zur Entrichtung der Maut nur auf Abschnitten von Bundesstraßen besteht, ist zu Beginn des jeweils mautpflichtigen Abschnitts in geeigneter Weise auf die Mautpflicht hinzuweisen; ebenso ist auf das Ende eines mautpflichtigen Abschnitts hinzuweisen.

§ 2
Mautschuldner

Mautschuldner ist die Person, die während der mautpflichtigen Benutzung von Straßen im Sinne des § 1

1. Eigentümer oder Halter des Motorfahrzeugs ist oder
2. über den Gebrauch des Motorfahrzeugs bestimmt oder
3. das Motorfahrzeug führt.

Mehrere Mautschuldner haften als Gesamtschuldner.

§ 3
Mautsätze

(1) Die geschuldete Maut bestimmt sich nach der auf mautpflichtigen Straßen im Sinne des § 1 zurückgelegten Strecke des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination, nach der Anzahl der Achsen des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination und nach der Emissionsklasse des Fahrzeugs nach § 48 in Verbindung mit Anlage XIV der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung.

(2) Die Bundesregierung wird ermächtigt, die Höhe der Maut pro Kilometer unter sachgerechter Berücksichtigung der Anzahl der Achsen und der Emissionsklasse der Fahrzeuge durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates festzusetzen; die Rechtsverordnung bedarf jedoch der Zustimmung des Deutschen Bundestages. Die durchschnittliche gewichtete Maut orientiert sich an den von der Gesamtheit der mautpflichtigen Fahrzeuge verursachten Kosten für den Bau, die Erhaltung, den weiteren Ausbau und den Betrieb des Netzes der mautpflichtigen Straßen im Sinne des § 1. Artikel 7 Absatz 9 und 10 der Richtlinie 1999/62/EG ist zu berücksichtigen.

(3) In der in Absatz 2 Satz 1genannten Rechtsverordnung kann die Maut pro Kilometer auch unter sachgerechter Berücksichtigung von geleisteten sonstigen verkehrsspezifischen Abgaben der Mautschuldner im Geltungsbereich dieses Gesetzes festgesetzt werden, soweit dies zur Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen im europäischen Güterkraftverkehr erforderlich ist. In der in Absatz 2 Satz 1 genannten Rechtsverordnung kann darüber hinaus die Höhe der Maut pro Kilometer auch nach bestimmten Abschnitten mautpflichtiger Straßen im Sinne des § 1 und nach der Benutzungszeit bestimmt werden.

§ 4
Mautentrichtung und Mauterstattung

(1) Der Mautschuldner hat die Maut in der sich aus § 14 in Verbindung mit Anlage 2 oder aus der Rechtsverordnung nach § 3 Absatz 2 Satz 1 ergebenden Höhe spätestens bei Beginn der mautpflichtigen Benutzung oder im Fall einer Stundung zu dem festgesetzten Zeitpunkt an das Bundesamt für Güterverkehr zu entrichten. Die Maut wird für ein bestimmtes Fahrzeug mit dem ihm zugeteilten Kennzeichen entrichtet.

(2) Die §§ 18 bis 21 des Verwaltungskostengesetzes sind, soweit sich aus diesem Gesetz oder aus den auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsverordnungen nicht etwas anderes ergibt, mit der Maßgabe entsprechend anzuwenden, dass abweichend von § 18 Absatz 1 des Verwaltungskostengesetzes

1. der Säumniszuschlag 5 Prozentpunkte über dem Basiszinssatz des rückständigen Betrages jährlich beträgt und
2. der Säumniszuschlag mit Ablauf des fünften Tages nach dem Tag der Fälligkeit der Maut zu entrichten ist.

(3) Das Bundesamt für Güterverkehr kann einem Privaten die Errichtung und den Betrieb eines Systems zur Erhebung der Maut übertragen oder diesen beauftragen, an der Erhebung der Maut mitzuwirken (Betreiber). Die Übertragung oder die Beauftragung ist vom Bundesamt für Güterverkehr im Bundesanzeiger oder elektronischen Bundesanzeiger* bekannt zu geben. Zum Zweck des Betriebs des Mauterhebungssystems darf der Betreiber nachfolgende Daten erheben, verarbeiten und nutzen:

1. Höhe der entrichteten Maut,
2. Strecke, für die die Maut entrichtet wurde,
3. Ort und Zeit der Mautentrichtung,
4. bei Entrichtung der Maut vor der Benutzung mautpflichtiger Straßen im Sinne des § 1: der für die Durchführung der Fahrt zulässige Zeitraum sowie die Belegnummer,
5. Kennzeichen des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination,
6. für die Mauthöhe maßgebliche Merkmale des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination.

Diese Daten dürfen ausschließlich für die Zwecke dieses Gesetzes verarbeitet und genutzt werden. Eine Übermittlung, Nutzung oder Beschlagnahme dieser Daten nach anderen Rechtsvorschriften ist unzulässig.

(4) Der Mautschuldner hat bei der Mauterhebung mitzuwirken. Er hat die technischen Einrichtungen zur Mautentrichtung ordnungsgemäß zu nutzen und die für die Maut maßgeblichen Tatsachen anzugeben. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates Einzelheiten der Nutzung der technischen Einrichtungen zu regeln und die nach Satz 2 maßgeblichen Tatsachen festzulegen sowie das Verfahren der Angabe dieser Tatsachen zu regeln.

(5) Eine Maut oder, im Fall des Absatzes 6 Satz 1, ein der Maut entsprechender Betrag wird auf Verlangen ganz oder teilweise erstattet, wenn die Fahrt, für die sie entrichtet wurde, nicht oder nicht vollständig durchgeführt wird (Erstattung der Maut). Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates das Verfahren der Erstattung der Maut zu regeln. Die Bearbeitungsgebühr für ein Erstattungsverlangen beträgt höchstens 20 Euro.

(6) Verpflichtet sich der Betreiber gegenüber dem Bundesamt für Güterverkehr zur unbedingten Zahlung eines Betrages in Höhe der entstandenen Maut des Mautschuldners, so ist der Mautschuldner insoweit von der Verpflichtung zur Entrichtung der Maut an das Bundesamt für Güterverkehr befreit, als der Mautschuldner

1. nachweist, dass zwischen ihm und dem Betreiber ein Rechtsverhältnis besteht, auf Grund dessen der Mautschuldner für jede mautpflichtige Benutzung einer mautpflichtigen Straße im Sinne des § 1 ein Entgelt in Höhe der zu entrichtenden Maut an den Betreiber zahlen muss oder gezahlt hat, und
2. sicherstellt, dass seine Verpflichtungen aus dem Rechtsverhältnis erfüllt werden.

---

* Amtlicher Hinweis: www.ebundesanzeiger.de.

Der Nachweis nach Satz 1 ist auf geeignete Weise zu erbringen, insbesondere gelten Absatz 4 Satz 1 und 2 und die auf Grund des Absatzes 4 Satz 3 und des § 5 Satz 2 erlassenen Vorschriften sowie § 7 Absatz 5 und 6 entsprechend.

§ 5
Nachweis der Mautentrichtung durch den Mautschuldner

Der Mautschuldner hat auf Verlangen des Bundesamtes für Güterverkehr die ordnungsgemäße Entrichtung der Maut nachzuweisen. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates Einzelheiten über das Verfahren zum Nachweis der Mautentrichtung zu regeln.

§ 6
Einrichtungen zur Erhebung der Maut

(1) Der Betreiber hat die Einrichtungen für den Betrieb des Mauterhebungssystems und für die Feststellung von mautpflichtigen Benutzungen mautpflichtiger Straßen im Sinne des § 1 mit Zustimmung der zuständigen Behörden der Länder zu errichten.

(2) Dem Betreiber obliegt die Beschaffung, Anbringung, Unterhaltung und Entfernung der zur Mauterhebung erforderlichen Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen. Er hat hierzu rechtzeitig die erforderlichen Anordnungen der zuständigen Behörden der Länder einzuholen, deren Aufsicht er insoweit untersteht. Der Betreiber ist berechtigt, die zur Mauterhebung erforderlichen Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nach Maßgabe der Anordnungen der zuständigen Behörden der Länder zu betreiben.

§ 7
Kontrolle

(1) Das Bundesamt für Güterverkehr überwacht die Einhaltung der Vorschriften dieses Gesetzes. Das Bundesamt für Güterverkehr kann sich bei der Kontrolle der Einhaltung der Mautpflicht der Hilfe des Betreibers im Sinne des § 4 Absatz 3 bedienen. Dem Betreiber kann zu diesem Zweck die Feststellung von Benutzungen mautpflichtiger Straßen im Sinne des § 1 und der ordnungsgemäßen Mautentrichtung übertragen werden.

(2) Das Bundesamt für Güterverkehr und der Betreiber dürfen im Rahmen der Kontrolle folgende Daten erheben, speichern, nutzen und einander übermitteln:

1. Bild des Fahrzeugs,
2. Name der Person, die das Motorfahrzeug führt,
3. Ort und Zeit der mautpflichtigen Benutzung mautpflichtiger Straßen im Sinne des § 1,
4. Kennzeichen des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination,
5. für die Mauthöhe maßgebliche Merkmale des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination.

Diese Daten dürfen ausschließlich zum Zweck der Überwachung der Einhaltung der Vorschriften dieses Gesetzes verarbeitet und genutzt werden. Eine Übermittlung, Nutzung oder Beschlagnahme dieser Daten nach anderen Rechtsvorschriften ist unzulässig.

(3) Der Betreiber übermittelt darüber hinaus für die Durchführung der Kontrolle nach Absatz 1 dem Bundesamt für Güterverkehr die Daten über die Mautentrichtung nach § 4 Absatz 3. Das Bundesamt für Güterverkehr darf die ihm übermittelten Daten auch zur Überwachung des Betreibers verarbeiten und nutzen.

(4) Die Mitarbeiter des Bundesamtes für Güterverkehr können Kraftfahrzeuge zum Zweck der Kontrolle der Einhaltung der Mautpflicht nach § 1 anhalten. Die zur Kontrolle berechtigten Personen sind befugt, Anordnungen zum Zweck der Durchführung der Kontrollmaßnahmen nach Satz 1 zu erteilen. Dies entbindet den Verkehrsteilnehmer nicht von seiner Sorgfaltspflicht.

(5) Hat der Mautschuldner die Maut vor der Benutzung einer mautpflichtigen Straße im Sinne des § 1 entrichtet und ist ihm hierüber ein Beleg erteilt worden, so hat er diesen im Rahmen seiner Nachweispflicht nach § 5 bei der Benutzung einer mautpflichtigen Straße im Sinne des § 1 mitzuführen und auf Verlangen den zur Kontrolle befugten Personen zur Prüfung auszuhändigen. Er hat darüber hinaus den Fahrzeugschein oder die Zulassungsbescheinigung Teil I, die vorgeschriebenen Beförderungspapiere und den Führerschein den zur Kontrolle befugten Personen zur Prüfung auszuhändigen. Sofern für Fahrten eine Berechtigung (Erlaubnis nach dem Güterkraftverkehrsgesetz und Nachweise über die Beschäftigung und die Tätigkeiten des Fahrpersonals auf Kraftfahrzeugen, Gemeinschaftslizenz, CEMT-, CEMT-Umzugs- oder Drittstaatengenehmigung) oder ein Nachweis der Erfüllung bestimmter Technik-, Sicherheits- und Umweltanforderungen für das Kraftfahrzeug vorgeschrieben ist, gilt Satz 2 entsprechend. Der Fahrzeugführer hat auf Verlangen Auskunft über alle Tatsachen zu erteilen, die für die Durchführung der Kontrolle von Bedeutung sind.

(6) Es ist verboten, als Mautschuldner nach § 2 Nummer 1 oder 2 anzuordnen oder zuzulassen, dass der Fahrzeugführer

1. den in Absatz 5 Satz 1 genannten Beleg über die Mautentrichtung oder
2. ein sonstiges in Absatz 5 Satz 2 und 3 genanntes Dokument

nicht mitführt oder den zur Kontrolle befugten Personen nicht aushändigt.

(7) Die zur Kontrolle befugten Personen sind berechtigt, die geschuldete Maut am Ort der Kontrolle zu erheben. § 8 Absatz 2 gilt entsprechend. Sie können die Weiterfahrt bis zur Entrichtung der Maut untersagen, wenn die Maut trotz Aufforderung am Ort der Kontrolle nicht entrichtet wird und Tatsachen vorliegen, die Zweifel an der späteren Einbringlichkeit der Maut begründen.

(8) Weitergehende Befugnisse des Bundesamtes für Güterverkehr, die ihm nach anderen gesetzlichen Bestimmungen zur Überwachung der Einhaltung der Vorschriften nach diesem Gesetz zustehen, bleiben unberührt.

§ 8
Nachträgliche Mauterhebung

(1) Die Maut kann auch nachträglich durch Bescheid erhoben werden. Dem Betreiber kann die nachträgliche Erhebung der Maut für die Fälle übertragen werden, in denen er nach § 7 Absatz 1 Satz 3 eine Benutzung einer mautpflichti-

gen Straße im Sinne des § 1 feststellt und die geschuldete Maut nicht entrichtet und nicht im Rahmen der Kontrolle gemäß § 7 Absatz 7 erhoben wurde. Widerspruchsbehörde ist das Bundesamt für Güterverkehr.

(2) Kann bei der nachträglichen Mauterhebung die tatsächliche Wegstrecke der Benutzung mautpflichtiger Straßen im Sinne des § 1 nicht festgestellt werden, wird eine Maut erhoben, die einer Wegstrecke von 500 Kilometern auf mautpflichtigen Straßen im Sinne des § 1 entspricht. Eine nachträgliche Mauterhebung entfällt, soweit der Mautschuldner nachweislich die ihm obliegenden Pflichten bei der Mautentrichtung erfüllt hat.

§ 9
Datenlöschung, Geschäftsstatistiken

(1) Der Betreiber hat die nach § 4 Absatz 3 Satz 3 gespeicherten Daten unverzüglich zu löschen, wenn ein Mauterstattungsverlangen nicht fristgerecht gestellt worden ist. Ist ein Erstattungsverlangen fristgerecht gestellt worden, sind die Daten unverzüglich nach Abschluss des Verfahrens zu löschen.

(2) Das Bundesamt für Güterverkehr hat die Daten nach § 4 Absatz 3 Satz 3 Nummer 5 drei Jahre nach Ablauf des Kalenderjahres, in dem die mautpflichtige Benutzung von Straßen beendet wurde, zu löschen. Die übrigen nach § 7 Absatz 3 Satz 1 übermittelten Daten sind sechs Jahre nach der Übermittlung zu löschen.

(3) Die Daten nach § 7 Absatz 2 Satz 1 sind unverzüglich zu löschen,

1. sobald feststeht, dass die Maut entrichtet worden ist und ein Mauterstattungsverlangen nicht zulässig ist oder ein Mauterstattungsverlangen nicht fristgerecht gestellt worden ist,
2. sobald ein eingeleitetes Mauterstattungsverfahren abgeschlossen ist.

(4) Ist festgestellt worden, dass die Maut nicht entrichtet worden ist, sind die Daten nach § 7 Absatz 2 Satz 1 zu löschen

1. vom Betreiber nach Abschluss des Nacherhebungsverfahrens,
2. vom Bundesamt für Güterverkehr zwei Jahre, nachdem die Daten erstmalig gespeichert worden sind.

(5) Bilder und Daten, die im Rahmen der Kontrolle nach § 7 Absatz 2 erhoben und gespeichert wurden, sind unmittelbar nach dem Kontrollvorgang zu löschen, wenn das Kraftfahrzeug nicht der Mautpflicht unterliegt.

(6) Nach diesem Gesetz gespeicherte Daten dürfen in anonymisierter Form zur Erstellung von Geschäftsstatistiken verwendet werden.

§ 10
Bußgeldvorschriften

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen § 4 Absatz 1 Satz 1 in Verbindung mit
   a) § 14 in Verbindung mit Anlage 2 oder
   b) mit einer Rechtsverordnung nach § 3 Absatz 2 Satz 1

   die Maut nicht, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig entrichtet,
2. einer vollziehbaren Anordnung nach § 7 Absatz 4 Satz 2 zuwiderhandelt,
3. entgegen § 7 Absatz 5 Satz 1 in Verbindung mit einer Rechtsverordnung nach § 5 Satz 2, auch in Verbindung mit § 4 Absatz 6 Satz 2, den Beleg oder den Nachweis nicht mitführt oder nicht rechtzeitig aushändigt,
4. entgegen § 7 Absatz 5 Satz 4, auch in Verbindung mit § 4 Absatz 6 Satz 2, eine Auskunft nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig erteilt,
5. entgegen § 7 Absatz 6 Nummer 1, auch in Verbindung mit § 4 Absatz 6 Satz 2, anordnet oder zulässt, dass der Beleg oder der Nachweis nicht mitgeführt oder nicht ausgehändigt wird.

(2) Die Ordnungswidrigkeit kann in den Fällen des Absatzes 1 Nummer 1 und 2 mit einer Geldbuße bis zu zwanzigtausend Euro, in den übrigen Fällen mit einer Geldbuße bis zu zehntausend Euro geahndet werden.

(3) Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Absatz 1 Nummer 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten ist das Bundesamt für Güterverkehr.

§ 11
Mautaufkommen

(1) Das Mautaufkommen steht dem Bund zu. Ausgaben für Betrieb, Überwachung und Kontrolle des Mautsystems sowie Finanzmittel, die zur Verwaltung der nach § 1 des Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaftsgesetzes errichteten Gesellschaft dienen und dieser Gesellschaft vom Bund als Eigentümer zur Verfügung gestellt werden, werden aus dem Mautaufkommen geleistet. Das verbleibende Mautaufkommen wird abzüglich eines jährlichen Betrages von 150 Millionen Euro zusätzlich dem Verkehrshaushalt zugeführt und in vollem Umfang zweckgebunden für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur für die Bundesfernstraßen verwendet. Im Bundeshaushalt werden die entsprechenden Einnahmen und Ausgaben getrennt voneinander dargestellt und bewirtschaftet.

(2) Abweichend von Absatz 1 Satz 3 werden jährlich bis zu 450 Millionen Euro von dem verbleibenden Mautaufkommen für die Durchführung von Programmen des Bundes zur Umsetzung der Ziele Beschäftigung, Qualifizierung, Umwelt und Sicherheit in Unternehmen des mautpflichtigen Güterkraftverkehrs verwendet.

§ 12
Beginn der Mauterhebung auf Bundesautobahnen

Der Beginn der Erhebung der Maut auf mautpflichtigen Bundesautobahnen richtet sich nach § 12 des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge in der Fassung der Bekanntmachung vom 2. Dezember 2004 (BGBl. I S. 3122), das zuletzt durch Artikel 6 des Gesetzes vom 29. Mai 2009 (BGBl. I S. 1170) geändert worden ist.

§ 13
Beginn der Mauterhebung auf Bundesstraßen

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates den Zeitpunkt des Beginns der Erhebung der Maut auf den in § 1 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 bezeichneten Bundesstraßen festzulegen.

§ 14
Mauthöhe

Bis zum erstmaligen Erlass einer Rechtsverordnung nach § 3 Absatz 2 Satz 1 bestimmt sich die Maut pro Kilometer nach der Anlage 2. In der in Satz 1 bezeichneten Verordnung ist das Nichtanwenden des Satzes 1 und der Anlage 2 festzustellen.

§ 15
Verkündung von Rechtsverordnungen

Rechtsverordnungen nach diesem Gesetz können abweichend von § 1 des Gesetzes über die Verkündung von Rechtsverordnungen auch im elektronischen Bundesanzeiger** verkündet werden. Auf Rechtsverordnungen, die im elektronischen Bundesanzeiger** verkündet werden, ist unter Angabe der Stelle ihrer Veröffentlichung und des Tages ihres Inkrafttretens nachrichtlich im Bundesgesetzblatt hinzuweisen.

** Amtlicher Hinweis: www.ebundesanzeiger.de.

Anlage 1
(zu § 1 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 Buchstabe c Doppelbuchstabe bb)

Mautpflichtige Bundesstraßen oder Abschnitte von Bundesstraßen nach § 1 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 Buchstabe c Doppelbuchstabe bb

1	2	3	
Lfd. Nr.	Bundesstraßen-Nr.	Mautpflichtiger Streckenabschnitt	
		3a	3b
		Anfang	Ende
1	1	467 m östlich Einmündung Linnenkamp (K 102)/Bückebergstraße (B 1) in Hildesheim	112 m westlich Einmündung Schützenwiese (B 243)/Bückebergstraße (B 1) in Hildesheim
2	3	Kreuzung Basler Straße/Guildfordallee (B 3) in Schallstadt	365 m südlich der Einmündung Tiengener Straße (B 31)/Guildfordallee (B 3) in Freiburg
3	3	Einmündung Freiburger Straße (B 3)/Autobahnzubringer (B 33)–Hauptstraße (L 99) in Offenburg	Kreuzung Wasserstraße/Freiburger Straße (B 3) in Offenburg
4	3	Einmündung Neßlerstraße/Grötzinger Straße (B 3) in Karlsruhe	255 m nördlich Kreuzung Beunstraße (B 3)/Grezzostraße in Karlsruhe
5	4	Kreuzung Ilsenburger Straße (L 501)/Herzog-Julius-Straße (B 4) in Bad Harzburg	Einmündung B 4/B 6 in Bad Harzburg Nord
6	5	Kreuzung Heerstraße (B 5)/Alt Pichelsdorf/Mahnkopfweg in Berlin	Kreuzung Heerstraße (B 5)/Schirwindter Allee/Am Postfenn (Scholzplatz) in Berlin
7	7	704 m nördlich Kreuzung Holländische Straße (B 7)/Bunsenstraße (K 15) in Kassel	Abzweig B 83/B 7 in Calden
8	8	Kreuzung St 2252/B 8 in Langenzenn	Einmündung Würzburger Straße (B 8)/Südwesttangente in Fürth
9	8	Frankfurter Straße (B 8)/Einmündung Wiesbadener Straße (B 417) in Limburg an der Lahn	Abzweig B 49/B 8 in Limburg an der Lahn
10	8	180 m westlich Anschluss Kilianstädter Straße (L 3001)/Hanauer Landstraße (B 8) in Frankfurt am Main	Einmündung Am Kreuzstein (B 8)/Frankfurter Landstraße (L 3268)/K 985 in Offenbach
11	8	1091 m südlich Kreuzung Düsseldorfer Straße (B 8)/Stammheimer Ring/Dünnwalder Kommunalweg in Köln-Mülheim	2580 m nördlich Kreuzung Düsseldorfer Straße (B 8)/Stammheimer Ring/Dünnwalder Kommunalweg in Köln-Mülheim
12	9	100 m südlich Kreuzung Petersauer Weg (K 3)/B 9 in Frankenthal	Einmündung Gibichstraße/B 9 in Worms
13	9	Anschluss B 9/L 417/K 9 in Bingen	Übergang B 9/L 419 in Bingen
14	9	Einmündung Zum Forstbotanischen Garten/Militärringstraße (B 9/B 51) in Köln	Einmündung Militärringstraße (B 9)/Oberländer Ufer/Heinrich-Lübke-Ufer in Köln
15	10	515 m westlich Kreuzung Talstraße (L 1014)/Uferstraße (B 10) in Stuttgart	Kreuzung B 10/K 1426 in Süßen
16	10	Anschlussstelle Neu-Ulm Mitte (B 10) Einmündung B 28/B 10 in Neu-Ulm	Einmündung Breitenhofstraße (St 3021)/Europastraße (B 10) in Neu-Ulm
17	14	Einmündung B 14/Uferstraße (B 10) in Stuttgart	480 m nördlich Kreuzung Weinbergstraße (K 1845)/L 1120/B 14 in Leutenbach
18	17	518 m südlich Kreuzung Bürgermeister-Ackermann-Straße (B 300)/B 17 in Stadtbergen	615 m südlich Kreuzung Grasiger Weg/B 17 in Stadtbergen

1	2	3	
Lfd. Nr.	Bundes-straßen-Nr.	Mautpflichtiger Streckenabschnitt	
		3a	3b
		Anfang	Ende
19	17	213 m nördlich Kreuzung Eichleitnerstraße/ Oberbürgermeister-Müller-Ring (B 17) in Augsburg	1811 m südlich Einmündung K 30/B 17 in Graben (südlich Augsburg)
20	17	172 m südlich Kreuzung Holzweg (St 2036)/ Dayton Ring (B 17) in Augsburg	320 m südlich Anschlussstelle Augsburg-West A 8/B 2 in Augsburg
21	25	1614 m westlich von Kreuzung Ziegeleiweg/ Umgehungsstraße (B 25) in Donauwörth	Kreuzung Umgehungsstraße (B 25/B 2)/Nürnberger Straße (B 2) in Donauwörth
22	26	270 m westlich Kreuzung Darmstädter Straße/ B 26 in Aschaffenburg	Kreuzung Hanauer Straße (B 8)/B 26 in Aschaffenburg
23	26	515 m westlich der Einmündung Ernst-Sachs-Straße (B 26)/Landwehrstraße (B 286) in Schweinfurt	Einmündung Ernst-Sachs-Straße (B 26)/Landwehrstraße (B 286) in Schweinfurt
24	26	755 m westlich der Einmündung Ernst-Sachs-Straße (B 26)/Landwehrstraße (B 286) in Schweinfurt	517 m westlich der Einmündung Ernst-Sachs-Straße (B 26)/Landwehrstraße (B 286) in Schweinfurt
25	26	Einmündung Landgraf-Georg-Straße/Hanauer Straße (B 26) in Darmstadt	Abzweig B 45/B 26 in Dieburg
26	27	Einmündung Am Zoll (B 243)/B 27 in Bad Lauterberg	Einmündung Osteroder Straße (B 243)/Landgraben (B 27) in Herzberg am Harz
27	27	Einmündung B 27/B 10 in Stuttgart	Kreuzung Stuttgarter Straße (B 27)/Königinallee in Ludwigsburg
28	27	Einmündung Ständerbühlstraße (B 8)/Veitshöchheimer Straße (B 8/B 27) in Würzburg	292 m südlich Kreuzung Veitshöchheimer Straße (B 27)/Am Geisberg (K 3) in Veitshöchheim
29	29	Einmündung B 29/B 14 in Waiblingen	1344 m östlich Kreuzung K 3268/Stuttgarter Straße (B 29) in Schwäbisch Gmünd
30	30	Kreuzung B 312/B 30 in Biberach an der Riß	Einmündung B 30 in B 28 in Neu-Ulm
31	31	60 m östlich Kreuzung Seminarstraße/B 31 in Freiburg im Breisgau	Planfreie Kreuzung mit K 4909/B 31 in Kirchzarten
32	35	Einmündung B 35/B 9 in Lingenfeld	1118 m östlich Kreuzung L 555/B 35 in Philippsburg
33	36	Eimündung Sudetenstraße (K 9650)/B 36 in Karlsruhe	656 m nördlich der Kreuzung Leopoldstraße (L 559)/B 36 in Eggenstein-Leopoldshafen
34	36	157 m südlich Einmündung Hauptstraße/B 36 in Durmersheim	315 m südlich Kreuzung Durmersheimer Straße (B 36)/Lindenalle/Hohlohstraße in Karlsruhe
35	39	Einmündung Speyerer Straße/B 39 in Dudenhofen	Einmündung B 39/B 9 in Speyer
36	42	Einmündung Kolonnenweg/B 42 in Koblenz	Einmündung B 260/B 42 in Lahnstein
37	43	863 m östlich Einmündung Siemensstraße (B 3)/Gerbermühlstraße (B 43) in Frankfurt am Main	703 m westlich Anschlussstelle Offenbach-Kaiserlei A 661/B 43 in Offenbach am Main

1	2	3	
Lfd. Nr.	Bundes-straßen-Nr.	Mautpflichtiger Streckenabschnitt	
		3a	3b
		Anfang	Ende
38	44	Einmündung B 44/Rheingönheimer Kreuz (B 9) in Ludwigshafen am Rhein	465 m östlich Kreuzung Hauptstraße (L 534)/Kaiserwörthdamm (B 44) in Ludwigshafen am Rhein
39	51	Einmündung Trierer Straße (K 134)/Umgehungsstraße (B 51) in Konz	Einmündung Pellinger Straße (B 268)/Pacelliufer (B 51) in Trier
40	54	Kreuzung Berliner Straße (B 54)/Siegfriedring (B 455) in Wiesbaden	429 m westlich Kreuzung Berliner Straße (B 54)/Siegfriedring (B 455) in Wiesbaden
41	54	Dortmunder Straße (B 54)/B 236 in Lünen	Dortmunder Straße (B 54)/Hönninghauser Straße/An der Wethmarheide in Lünen
42	61	Südring (B 61)/Gütersloher Straße in Bielefeld-Brackwede	Ostwestfalendamm (B 61) Höhe Überführung Haller Weg in Bielefeld
43	61	Anschluss B 61/B 64 Bielefelder Straße (B 61) in Rheda-Wiedenbrück	834 m südlich Kreuzung B 61/B 64/Rietberger Straße (K 9) in Rheda-Wiedenbrück
44	61	393 m westlich der Einmündung Füllenbruchstraße/B 61 in Herford	Kreuzung Bielefelder Straße/B 61 in Herford
45	65	Nenndorfer Straße (B 64) in Hannover-Empelde	Ricklinger Kreisel (Einmündung B 65/B 6) in Hannover-Ricklingen
46	65	Einmündung B 444/B 65 in Peine Rosenwinkel	Einmündung K 31/B 65 in Peine
47	68	110 m westlich Kreuzung Carl-SeveringStraße (B 68)/Osnabrücker Straße in Bielefeld	Kreuzung Carl-Severing-Straße (B 68)/Ostwestfalendamm (B 61) in Bielefeld
48	73	Kreuzung Bahnhofstraße (L 235)/Hauptstraße (B 73) in Neu Wulmstorf	Einmündung Wesenweg/Hauptstraße (B 73) Landesgrenze Niedersachsen/Hamburg in Neu Wulmstorf
49	75	Eimündung Mecklenburger Straße (B 104)/Travemünder Landstraße (B 75) in Lübeck	Einmündung Sandberg (K 16)/Travemünder Allee (B 75) in Lübeck
50	76	Einmündung Lütjenburger Straße (B 202)/Preetzer Chaussee (B 76) in Raisdorf	174 m westlich der Einmündung Segeberger Landstraße/Konrad-Adenauer-Damm (B 76) in Kiel
51	82	Kreuzung Okerstraße (B 241)/Immenröder Straße (B 82) in Goslar	Kreuzung Immenröder Straße (B 82)/B 6 in Goslar
52	88	Ehemals Anschlussstelle Eisenach Ost in Eisenach	Abzweig Gothaer Straße ehemals Anschlussstelle Wutha-Farnroda in Eisenach
53	95	Abzweig der B 95 von der B 2/B 186 in Probstdeuben	2729 m südlich der Kreuzung B 95/Leipziger Straße in Borna
54	105	2570 m westlich Einmündung Hamburger Straße (B 105)/Barnstorfer Ring (B 103) in Rostock	Einmündung Hamburger Straße (B 105)/Barnstorfer Ring (B 103) in Rostock
55	105	Kreuzung B 105/B 194 in Stralsund	Einmündung B 105/B 96 in Stralsund
56	215	Einmündung Kräher Weg (K 3)/Nordertorstriftweg (B 215) in Nienburg (Weser)	Einmündung B 215/B 6 in Nienburg (Weser)
57	216	Kreuzung Dahlenburger Landstraße (B 216)/B 4 in Lüneburg	Einmündung L 221/Dahlenburger Landstraße (B 216) in Lüneburg

1	2	3	
Lfd. Nr.	Bundes-straßen-Nr.	Mautpflichtiger Streckenabschnitt	
		3a	3b
		Anfang	Ende
58	217	Einmündung B 217/B 65 (Tönnisbergkreisel) in Hannover	Abzweig Bettenser Garten/Hamelner Straße (B 217) in Ronneberg
59	224	Einmündung der Graf-Bernadotte-Straße/Bredeneyer Straße (B 224) in Essen-Bredeney	Bredeneyer Straße (B 224), 74 m nördlich der Gustav-Heinemann-Brücke in Essen-Werden
60	235	Wittener Straße (B 235) Höhe Einmündung der Lothringer Straße in Castrop-Rauxel	Wittener Straße (B 235), 158 m nördlich der Kreuzung mit der Bövinghauser Straße in Castrop-Rauxel
61	241	Kreuzung Köppelsbleek/Okerstraße (B 241) in Goslar	Kreuzug Okerstraße (B 241)/Immenröder Straße (B 82) in Goslar
62	243	123 m südlich Einmündung L 458/Alfelder Straße (B 243) in Hildesheim	Einmündung Kurt-Schumacher-Straße (K 301)/Alfelder Straße (B 243) in Hildesheim
63	253	Kreuzung Konrad-Adenauer-Allee (B 277)/ Dietzhölzstraße (B 253) in Dillenburg	Einmündung Manderbacher Straße (K 36)/ Kasseler Straße (B 253) in Dillenburg
64	256	Kreuzung B 256/L 260 in Neuwied	Einmündung der B 256/B 9 in Weißenthurm
65	270	Einmündung Rodalber Straße (K 17)/B 270 in Petersberg	Einmündung Biebermühler Weg (B 270)/B 10 in Pirmasens
66	280	Berliner Straße (B 288) Höhe Einmündung der Linner Straße in Krefeld-Uerdingen	Berliner Straße (B 288) 175 m östlich der Einmündung der Floßstraße in Krefeld-Uerdingen
67	300	Einmündung Ulmer Landstraße (B 10)/ Diedorfer Straße (B 300) in Neusäß	108 m östlich Kreuzung Bürgermeister-Ackermann-Straße (B 300)/Kriegshaberstraße (St 2032) in Augsburg
68	304	395 m südlich Einmündung Bajuwarenstraße (St 2063)/Münchener Straße (B 304) in Karlsfeld	Kreuzung Münchener Straße (B 304)/B 471 in Dachau
69	311	226 m nördlich Kreuzung Kuhbergring (K 9915)/Erbacher Straße (B 311) in Ulm	343 m südlich Kreuzung Haßlerstraße/Illerstraße (B 311) in Ulm
70	324	144 m westlich Kreuzung Dippelstraße (B 324)/Bahnhofstraße (L 3159)/Reichsstraße (B 324) in Bad Hersfeld	Einmündung B 27/Frankfurter Straße (B 324) in Bad Hersfeld
71	327	Kreuzung B 327/B 42 in Koblenz	Einmündung Simmerner Straße (K 22)/B 327 in Koblenz
72	404	590 m nördlich der Einmündung Neue Hamburger Straße (L 318)/B 404 in Kiel	Einmündung Neue Hamburger Straße (L 318)/ B 404 in Kiel
73	426	Kreuzung Karlsruher Straße (B 3)/Bergstraße (B 3) Gernsheimer Straße (B 426) in Darmstadt-Dieburg	Einmündung Malcher Straße (L 3100)/Gernsheimer Straße (B 426) in Darmstadt-Dieburg
74	431	Kreuzung Wedeler Landstraße (B 431)/Sandmoorweg in Hamburg	Einmündung Sülldorfer Brooksweg/Sülldorfer Landstraße (B 431) in Hamburg
75	433	Kreuzung Zeppelinstraße (B 433)/Alsterkrugchaussee in Hamburg	Einmündung Swebenweg (B 433)/Oldesloer Straße (B 432) in Hamburg
76	448	Kreuzung Rhönstraße (B 43)/Bieberer Straße (B 448) in Offenbach	Einmündung Außerhalb Dreieichenhain (B 448)/B 45 in Obertshausen
77	486	Einmündung Haßlocher Straße (B 486)/ Rugbyring (B 43) in Rüsselsheim	Einmündung Adam-Opel-Straße (L 3040)/ Haßlocher Straße (B 486) in Rüsselsheim

1	2	3	
Lfd. Nr.	Bundesstraßen-Nr.	Mautpflichtiger Streckenabschnitt	
		3a	3b
		Anfang	Ende
78	503	Einmündung B 503/Olof-Palme-Damm (B 76) in Kiel	Kreuzung Fördestraße (K 17)/B 503 in Kiel
79	519	Einmündung B 519 in B 43 in Rüsselsheim	Einmündung L 3028 in B 519 in Flörsheim am Main
80	521	300 m nordöstlich Anschlussstelle Frankfurt am Main Friedberger-Landstraße (A 661/B 521) in Frankfurt am Main	Einmündung Vilbeler Landstraße (B 521)/ Frankfurter Straße (B 521) in Bad Vilbel

Anlage 2
(zu § 14)

Mautsätze

1. Die Maut pro Kilometer beträgt für mautpflichtige Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit bis zu drei Achsen
   a) 0,141 Euro in der Kategorie A,
   b) 0,169 Euro in der Kategorie B,
   c) 0,190 Euro in der Kategorie C,
   d) 0,274 Euro in der Kategorie D.
2. Die Maut pro Kilometer beträgt für mautpflichtige Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit vier oder mehr Achsen
   a) 0,155 Euro in der Kategorie A,
   b) 0,183 Euro in der Kategorie B,
   c) 0,204 Euro in der Kategorie C,
   d) 0,288 Euro in der Kategorie D.
3. Fahrzeuge nach § 1 Absatz 1 werden den in den Nummern 1 und 2 aufgeführten Kategorien auf Grund ihrer Emissionsklasse nach § 48 in Verbindung mit Anlage XIV der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung wie folgt zugeordnet:

Kategorie A Fahrzeuge der EEV Klasse 1 und der Schadstoffklasse S 5,

Kategorie B Fahrzeuge der Schadstoffklasse S 4 sowie Fahrzeuge der Schadstoffklasse S 3, die der Partikelminderungsklasse PMK 2 oder höher im Sinne der Anlage XXVII der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung angehören,

Kategorie C Fahrzeuge der Schadstoffklasse S 3 sowie Fahrzeuge der Schadstoffklasse S 2, die der Partikelminderungsklasse PMK 1 oder höher im Sinne der Anlage XXVII der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung angehören,

Kategorie D Fahrzeuge der Schadstoffklassen S 2, S 1 sowie Fahrzeuge, die keiner Schadstoffklasse der Anlage XIV der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung angehören.

Artikel 2

Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

Das Straßenverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), das zuletzt durch Artikel … des Gesetzes vom … (BGBl. I S. …) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 35 Absatz 1 Nummer 10 wird wie folgt gefasst:

   „10. zur Feststellung der Maut für die Benutzung mautpflichtiger Straßen im Sinne des § 1 des Bundesfernstraßenmautgesetzes und zur Verfolgung von Ansprüchen nach diesem Gesetz,“.

2. In § 36 Absatz 2b werden die Wörter „, die Zollbehörden“ gestrichen und es werden die Wörter „Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge“ durch das Wort „Bundesfernstraßenmautgesetz“ ersetzt.

Artikel 3

Änderung der LKW-Maut-Verordnung

Die LKW-Maut-Verordnung vom 24. Juni 2003 (BGBl. I S. 1003), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 20. November 2008 (BGBl. I S. 2226) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 3 Nummer 1, § 5 Absatz 1, § 7 Satz 2 und § 8 Absatz 2 Nummer 2 werden jeweils die Wörter „Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge“ durch das Wort „Bundesfernstraßenmautgesetzes“ ersetzt.
2. In § 5 Absatz 1 wird die Angabe „§ 4 Abs. 2 Satz 1“ durch die Wörter „§ 4 Absatz 3 Satz 1“ ersetzt.

Artikel 4

Änderung der Mautstrecken-ausdehnungsverordnung

In § 1 Satz 1 der Mautstreckenausdehnungsverordnung vom 8. Dezember 2006 (BGBl. I S. 2858) werden die Wörter „Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge“ durch das Wort „Bundesfernstraßenmautgesetz“ ersetzt.

Artikel 5

Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung

§ 39 Absatz 5 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung vom … (BGBl. I S. …) wird wie folgt geändert:

1. In Satz 1 werden die Wörter „Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge in der Fassung der Bekanntmachung vom 2. Dezember 2004 (BGBl. I S. 3122)“ durch das Wort „Bundesfernstraßenmautgesetz“ ersetzt.
2. In Satz 3 werden die Wörter „, die Zollbehörden“ gestrichen.

Artikel 6

Aufhebung von Vorschriften

Es werden aufgehoben:

1. das Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge in der Fassung der Bekanntmachung vom 2. Dezember 2004 (BGBl. I S. 3122), das zuletzt durch Artikel 6 des Gesetzes vom 29. Mai 2009 (BGBl. I S. 1170) geändert worden ist,
2. die Mauthöheverordnung vom 24. Juni 2003 (BGBl. I S. 1001), die zuletzt durch die Verordnung vom 8. Dezember 2010 (BGBl. I S. 1848) geändert worden ist.

Artikel 7

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Begründung

I. Allgemeiner Teil

1. Ausgangslage

Bundesstraßen haben vielfach inzwischen ein Ausbauniveau erreicht, das dem von Bundesautobahnen nahe kommt. Davon ausgehend hat schon der Bundesrechnungshof die Möglichkeit der Aufstufung zu Bundesautobahnen thematisiert, durch die der Bund weitere Mauteinnahmen erzielen könnte. Jedoch erfüllen viele dieser Bundesstraßen nicht sämtliche rechtlichen und technischen Voraussetzungen, die eine Bundesautobahn zu erfüllen hat – wie zum Beispiel Anbauverbotszonen, höhenfreie Knotenpunkte und sonstige Ausbaustandards, z. B. Mindestkurvenradien.

Trotz des autobahnähnlichen Ausbauzustandes sieht das geltende Recht eine Erhebung der für Bundesautobahnen geltenden Nutzungsgebühr für schwere Lkw ab 12 t zulässigem Gesamtgewicht auf diesen Bundesstraßenabschnitten nicht vor.

Diese Situation ist auch vor dem Hintergrund des erheblichen Finanzbedarfs für Erhalt und Ausbau der betroffenen Verkehrsinfrastruktur unbefriedigend.

Unter anderem zur Sicherung der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur wurde 2005 die Gebühr für die Nutzung von Bundesautobahnen durch schwere Nutzfahrzeuge (Maut) eingeführt. Die Einnahmen aus der Maut fließen nach § 11 des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge („Bundesfernstraßenmautgesetz“ mit Änderung durch dieses Gesetz) nach Abdeckung der in Absatz 1 Satz 2 und 3 genannten Aufwendungen und Abzüge „zusätzlich“ dem Verkehrshaushalt zu.

Der Bedarf an Mitteln für den beabsichtigten Aus- und Neubau der Verkehrsinfrastruktur lässt neue und ergänzende Finanzierungsinstrumente zur Sicherung und Stärkung der Verkehrsinfrastruktur geboten erscheinen.

2. Ziel

Mit diesem Gesetz soll die Maut für die Nutzung von Bundesautobahnen durch schwere Nutzfahrzeuge auch auf die Nutzung von mindestens vierstreifigen Bundesstraßen in der Baulast des Bundes mit Anbindung an eine Bundesautobahn ausgedehnt werden. Die Mauteinnahmen fließen dem Verkehrshaushalt zusätzlich zur Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen bei den Bundesfernstraßen zu.

Mit der Ausdehnung der Maut für schwere Nutzfahrzeuge auf derartige Bundesstraßen mit Anbindung an das Bundesautobahnnetz wird räumlich (Anschluss an das Bundesautobahnnetz) ein Bezug zum mautpflichtigen Bundesautobahnnetz hergestellt.

Neben den unmittelbar an eine Bundesautobahn angebundenen mindestens vierstreifigen Bundesstraßen in der Baulast des Bundes (unmittelbare Anbindung) sollen auch die vierstreifigen Bundesstraßen in der Baulast des Bundes bemautet werden, die über eine andere mindestens vierstreifige Bundesstraße mittelbar an das Bundesautobahnnetz angeschlossen sind.

Damit handelt es sich bei der Ausdehnung der Maut auf mindestens vierstreifige Bundesstraßen rein tatsächlich um eine Ausdehnung/Ausbreitung eines schon vorhandenen mautpflichtigen Streckennetzes.

Von insgesamt rund 3 800 km mindestens vierstreifigen Bundesstraßen befinden sich rund 2 750 km in der Baulast des Bundes nach § 5 des Bundesfernstraßengesetzes. Davon sind rund 2 000 km unmittelbar oder mittelbar an einer Bundesautobahn angebunden.

Um eine eindeutige gesetzliche Zuordnung der mindestens vierstreifigen Bundesstraßen in der Baulast des Bundes mit Anbindung an eine Bundesautobahn sicherzustellen, werden die mittelbar an eine Bundesautobahn angebundenen Bundesstraßen in der Anlage zum Bundesfernstraßenmautgesetz (bis zur Änderung durch dieses Gesetz „Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge“) aufgelistet.

Nach wie vor soll die gesetzliche Möglichkeit bestehen bleiben, auf Grund des § 1 Absatz 4 des Bundesfernstraßenmautgesetzes (bis zur Änderung durch dieses Gesetz „Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge“) aus Gründen der Verkehrssicherheit oder zur Vermeidung von Ausweichverkehren durch Rechtsverordnung einzelne Abschnitte sonstiger Bundesstraßen der Mautpflicht zu unterwerfen. Die Maut kann aus den genannten Gründen auch auf Bundesstraßenabschnitte, die weniger als vier Streifen aufweisen, erstreckt werden.

3. Haushaltsauswirkungen

Die Ausdehnung des Streckennetzes der Maut für schwere Nutzfahrzeuge bedeutet zusätzliche Einnahmen.

Wie hoch die zusätzlichen Mauteinnahmen, die gemäß § 11 des Bundesfernstraßenmautgesetzes (bis zur Änderung durch dieses Gesetz § 11 des „Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge“) zusätzlich dem Verkehrshaushalt zufließen, ausfallen werden, hängt von den Fahrleistungen der Lkw mit den entsprechenden Emissionsklassen auf den betreffenden Bundesstraßenabschnitten ab.

Nach vorsichtigen Schätzungen kann jährlich von einem niedrigen dreistelligen Millionenbetrag ausgegangen werden.

Im Regierungsentwurf des Bundeshaushalts 2011 sind Einnahmen in Höhe von 50 Mio. Euro für das Jahr 2011 und in der Finanzplanung des Bundes bis 2014 von jährlich 100 Mio. Euro ab 2012 veranschlagt worden.

Beim Bundesamt für Güterverkehr fallen für die Durchführung dieses Gesetzes Investitionskosten wie laufende Kosten an. Vor dem Hintergrund, dass verschiedene Parameter, wie zum Beispiel die Höhe des Verkehrsaufkommens oder die Höhe der Beanstandungsquoten, noch nicht bekannt sind, können nur vorsichtige überschlägige Schätzungen abgegeben werden. Das Bundesamt für Güterverkehr geht von einmaligen Kosten (inkl. Ausstattung des Mautkontrolldienstes und IT-Anpassungen) in Höhe von rd. 2,3 Mio. Euro aus. Die jährlichen Kosten (inkl. Personal- und Betriebskosten) werden vorsichtig geschätzt bei voraussichtlich rd. 8,5 Mio. Euro liegen.

Um die gleiche Kontrolldichte auf dem zusätzlichen Streckennetz zu erreichen, wie auf dem bisher mautpflichtigen Streckennetz, sind zusätzliche Mautkontrolleure notwendig. Da dann mehr Verstöße festgestellt werden, sind zusätzliche Mitarbeiter für die Bearbeitung der Ordnungswidrigkeitenverfahren notwendig. Auch in den Querschnittsbereichen wird anteilig mehr Personal benötigt. Ob auf Grund von zusätzlichen Klageverfahren oder Mautanfragen gegebenenfalls ein erhöhter Personalbedarf entsteht, kann derzeit noch nicht abgesehen werden. Beim Bundesamt für Güterverkehr wird insgesamt derzeit folgender Personalaufwand geschätzt:

Anzahl Dienstposten	Eingruppierung
6	A 6
52	A 7
37	A 8
4	A 9 m
4	A 9 m+Z
1	A 9 g
4	A 10
17	A 11
3	A 12
1	A 13 g
1	A 14

Bei Übertragung der Mauterhebung auf einen Privaten (Mauterhebung und Kontrolle) werden Vergütungsansprüche für einmalige Investitionsaufwendungen sowie für den laufenden Betrieb entstehen. Die genaue Höhe dieser Kosten lässt sich zurzeit nicht abschätzen. Eine Abschätzung wäre erst bei angelaufenen Verhandlungen mit einem potentiellen Betreiber für die Mauterhebung auf Bundesstraßen möglich.

Gemäß § 11 des Bundesfernstraßenmautgesetzes (bis zur Änderung durch dieses Gesetz § 11 des „Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge“) wird der gesamte oben dargestellte Aufwand aus den Mauteinnahmen finanziert.

Allerdings werden die Einnahmen die Ausgaben übersteigen.

Über eine erforderliche Veranschlagung von Haushaltsmitteln auf der Ausgabenseite und Planstellen/Stellen im Personalhaushalt wird im Rahmen der Aufstellung des Bundeshaushalts 2012 zu entscheiden sein.

4. Auswirkungen auf die Wirtschaft; Preisniveau

Die Ausdehnung der Mautpflicht führt zu einer kostenseitigen Belastung von Unternehmen, die Güterkraftverkehr betreiben. Kosteninduzierte Einzelpreisanpassungen können nicht ausgeschlossen werden. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind jedoch nicht zu erwarten.

5. Bürokratiekosten

Für den Bereich der Wirtschaft führt die Ausweitung der Mautpflicht bei zwei bereits im Gesetz vorhanden Informationspflichten zu einer Änderung/Erhöhung der damit verbundenen Fallzahl. Da nur mindestens vierstreifige Bundesstraßen mit Anbindung an das Autobahnnetz bemautet werden sollen, wird die zu buchende Fahrt nicht selten eine Nutzung der Bundesautobahn beinhalten. In derartigen Fällen entsteht kein zusätzlicher Aufwand, da für die Nutzung der Bundesautobahn die Fahrt sowieso gebucht werden muss.

In Verbindung mit der das Gesetz weiter ausführenden LKW-Maut-Verordnung (LKW-MautV) ergeben sich folgende Änderungen:

§ 4 Absatz 4 des Bundesfernstraßenmautgesetzes (bis zur Änderung durch dieses Gesetz: § 4 Absatz 3 des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge) i. V. m. § 5 Absatz 3 LKW-MautV: Für den Bereich der Bundesstraßen wird von rd. 41 Millionen mautpflichtige Fahrten ausgegangen. Davon betreffen nur rd. 10 Prozent eine manuelle Einbuchung = 4,1 Millionen Fälle. Es wird geschätzt, dass 70 Prozent der Bundesstraßenbenutzungen mit einer Bundesautobahnfahrt verbunden werden, so dass kein zusätzlicher Buchungsaufwand anfällt. Damit verbleiben 1,23 Millionen jährliche Fälle. Bei Anwendung der im Bereich Mauterhebung bisher verwendeten Bürokratiekostenbestandteile (Tarife und Zeiten) ergeben sich Bürokratiekosten in Höhe von rd. 1,1 Mio. Euro.

§ 5 des Bundesfernstraßenmautgesetzes (bis zur Änderung durch dieses Gesetz: Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge) i. V. m. § 7 LKW-MautV: Hier ergeben sich bei gleicher Fallzahl und Anwendung der im Bereich Mauterhebung bisher verwendeten Bürokratiekostenbestandteile (Tarife und Zeiten) Bürokratiekosten in Höhe von ca. 20 000 Euro. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass Kontrollen/Nachweise heutzutage fast ausschließlich automatisiert erfolgen.

Für Bürgerinnen und Bürger sowie die Verwaltung werden keine Informationspflichten eingeführt, geändert oder aufgehoben.

6. Gesetzgebungskompetenz

Die Kompetenz des Bundes zum Erlass des Gesetzes ergibt sich aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 22 des Grundgesetzes. Die Voraussetzungen des Artikels 72 Absatz 2 des Grundgesetzes liegen vor.

Der Bund hat in diesem Bereich das Gesetzgebungsrecht, weil die Erweiterung der Maut für schwere Nutzfahrzeuge über das Netz der Bundesautobahnen hinaus auf die betroffenen Bundesstraßen zur Wahrung der Wirtschaftseinheit im gesamtstaatlichen Interesse eine bundesgesetzliche Regelung erfordert. Denn der Markt für Straßengüterbeförderungen weist erkennbar über die Grenzen eines Landes hinaus. Auch besteht die Funktion der Bundesstraßen mit einem mindestens vierstreifigen Ausbau gerade darin, überregionalen Verkehr aufzunehmen. Bundesgesetzliche Bestimmungen sind in diesem Bereich unabdingbar, weil nur dadurch gleiche Wettbewerbsbedingungen für den gewerblichen Güterkraftverkehr gewahrt werden können. Es liegt im gesamtstaatlichen Interesse, dass auch für die Benutzung der Bundesstraßen in Zukunft ein einheitlicher rechtlicher Rahmen bestehen bleibt.

II. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Bundesfernstraßenmautgesetz – BFStrMG)

Durch die Ausdehnung der Lkw-Maut auf Bundesstraßen hat sich das Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge (ABMG) in seiner Bezeichnung und im Regelungsumfang überholt. Im ABMG müssten bis auf §§ 5 und 10 sämtliche Regelungen mit der Ausdehnung der Bemautung auf Bundesstraßen angepasst werden. Aus redaktionellen Gründen, Gründen der Rechtsförmlichkeit und der besseren Lesbarkeit wird das „alte“ ABMG mit den zur Bemautung von Bundesstraßen ergänzten Regelungen neu gefasst und mit einer neuen Bezeichnung – Bundesfernstraßenmautgesetz – versehen. Mit Ausnahme der für die Bemautung der Bundesstraßen erforderlichen Änderungen, bleiben die bisherigen Vorschriften inhaltlich unangetastet; lediglich redaktionelle Anpassungen werden vorgenommen.

Hinsichtlich der einzelnen Vorschriften des Bundesfernstraßenmautgesetzes, das sich inhaltlich zusammensetzt aus den Regelungen des abgelösten „alten“ Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge und den neuen erforderlichen Regelungen zur Bemautung von Bundesstraßen, wird in der Begründung nur auf die Änderung/Ergänzung durch dieses Gesetz eingegangen.

Das abgelöste Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge wurde eingeführt durch

– Artikel 1 des Gesetzes zur Einführung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen mit schweren Nutzfahrzeugen vom 5. April 2002 (BGBl. I S. 1234); vgl. dazu den Gesetzentwurf, Bundestagsdrucksache 14/7013 vom 1.Oktober 2001, sowie die Beschlussempfehlung und den Bericht, Bundestagsdrucksache 14/7822 vom 12. Dezember 2001;

und wurde durch folgende Gesetze geändert:

– Artikel 1 des Gesetzes zur Änderung des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge und zur Errichtung einer Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft vom 28. Juni 2003 (BGBl. I S. 1050); vgl. dazu die Gesetzentwürfe, Bundestagsdrucksache 15/199 vom 17. Dezember 2002 und Bundestagsdrucksache 15/299 vom 14. Januar 2003; sowie die Beschlussempfehlung und den Bericht, Bundestagsdrucksache 15/416 vom 11. Februar 2003;
– Artikel 1 des Ersten Gesetzes zur Änderung des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge vom 2. Dezember 2004 (BGBl. I S. 3120); vgl. dazu den Gesetzentwurf, Bundestagsdrucksache 15/3678 vom 6. September 2004, sowie die Beschlussempfehlung und den Bericht, Bundestagsdrucksache 15/3819 vom 29. September 2004.

Es erfolgte eine Neubekanntmachung vom 2. Dezember 2004 (BGBl. I S. 3122).

Das Autobahnmautgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 2. Dezember 2004 (BGBl. I S. 3122) wurde durch folgende Gesetze geändert:

– Artikel 35 des Ersten Gesetzes über die Bereinigung von Bundesrecht im Zuständigkeitsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BGBl. I S. 2146); vgl. dazu den Gesetzentwurf, Bundestagsdrucksache 16/1290 vom 21. April 2006, sowie die Beschlussempfehlung und den Bericht, Bundestagsdrucksache 16/1633 vom 30. Mai 2006;
– Artikel 3 des Gesetzes zur Änderung kraftfahrzeugsteuerlicher und autobahnmautrechtlicher Vorschriften vom 17. August 2007 (BGBl. I S. 1958); vgl. dazu den Gesetzentwurf, Bundestagsdrucksache 16/2718 vom 25. September 2006, sowie die Beschlussempfehlung und den Bericht, Bundestagsdrucksache 16/5234 vom 8. Mai 2007;
– Artikel 1 des Zweiten Gesetzes zur Änderung des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge vom 22. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2967); vgl. dazu den Gesetzentwurf, Bundestagsdrucksache 16/10388 vom 25. September 2008, sowie die Beschlussempfehlung und den Bericht, Bundestagsdrucksache 16/10897 vom 12. November 2008 und
– Artikel 6 des Gesetzes zur Neuregelung der Kraftfahrzeugsteuer und Änderung anderer Gesetze (BGBl. I S. 1170), vgl. dazu den Gesetzentwurf, Bundestagsdrucksache 16/11742 vom 27. Januar 2009, die Beschlussempfehlung, Bundestagsdrucksache 16/11900 vom 11. Februar 2009, sowie den Bericht, Bundestagsdrucksache 16/11931 vom 12. Februar 2009.

Insoweit wird zur Begründung der einzelnen Vorschriften ergänzend auf die vorstehend aufgeführten Drucksachen des Deutschen Bundestages verwiesen.

Zu § 1

§ 1 des abgelösten ABMG wurde durch das Erste Gesetz zur Änderung des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge vom 2. Dezember 2004 (BGBl. I S. 3120), das Erste Gesetz über die Bereinigung von Bundesrecht im Zuständigkeitsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BGBl. I S. 2146), das Gesetz zur Änderung kraftfahrzeugsteuerlicher und autobahnmautrechtlicher Vorschriften vom 17. August 2007 (BGBl. I S. 1958) und durch das Zweite Gesetz zur Änderung des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge vom 22. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2967) geändert.

a) Mit diesem Gesetz wird der Absatz 1von § 1 des abgelösten ABMG neu gefasst:

   Es wird die Ausdehnung der Mautpflicht für schwere Nutzfahrzeuge für die Nutzung von mindestens vierstreifigen Bundesstraßen (zwei oder mehr Fahrstreifen je Fahrtrichtung) in der Baulast des Bundes mit Anbindung an einer Autobahn geregelt. Mautpflichtig wird die Nutzung von Bundesstraßen, die in der

   – Baulast des Bundes stehen, und die
   – je Fahrtrichtung mindestens zwei Fahrstreifen, also insgesamt mindestens vier Fahrstreifen aufweisen, und die an eine
   – Autobahn angeschlossen sind; entweder unmittelbar oder mittelbar.

   In den Fällen der mittelbaren Anbindung ist die Aufnahme in der Liste in der Anlage zum Gesetz Voraussetzung.

   Die Mautpflicht gilt auch weiterhin nur für die Fahrzeuge, die auch schon für die Nutzung von Bundesautobahnen Maut zu entrichten haben. Eine Ausdehnung der Maut auf andere Gewichtsklassen oder andere Fahr-

zeugarten erfolgt nicht. Die mautpflichtigen Fahrzeuge werden lediglich aus rechtssystematischen Gründen im Vergleich zum abgelösten ABMG in einem neuen Satz 2 geregelt.

b) In Absatz 3 Nummer 3 wird das Wort „Bundesautobahnabschnitte“ durch die Wörter „Abschnitten von Bundesfernstraßen“ ersetzt.

   Dies ist eine Folgeänderung zur Einbeziehung bestimmter Bundesstraßen in die grundsätzliche Mautpflicht. Mit dieser Ergänzung soll im Falle der Einführung eines F-Modells auf vierstreifigen Bundesstraßen in der Baulast des Bundes eine Doppelbemautung und auch ein Konflikt zwischen dem Gesetz über den Bau und die Finanzierung von Bundesfernstraßen durch Private (FStrPrivFinG) und dem Bundesfernstraßenmautgesetz (bis zur Änderung durch dieses Gesetz „Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge“) vermieden werden.

c) In Absatz 4 erfolgt eine Folgeregelung zur Einbeziehung bestimmter Bundesstraßen in die grundsätzliche Mautpflicht. Es muss klargestellt werden, dass die Regelung des § 1 Absatz 4 sich nur auf Abschnitte von Bundesstraßen bezieht, die nicht der Bemautung nach § 1 unterfallen. Nach wie vor bleibt es möglich, zur Vermeidung von Mautausweichverkehren oder aus Gründen der Verkehrssicherheit im Wege einer Rechtsverordnung die Mautpflicht auszudehnen.

d) Absatz 5

   Regelung, dass auf die mautpflichtigen Abschnitte von Bundesstraßen in geeigneter Weise hinzuweisen ist.

Zu § 2

§ 2 des abgelösten ABMG wurde bislang noch nicht geändert.

Mit diesem Gesetz wird das Wort „Bundesautobahnen“ durch die Wörter „Straßen im Sinne des § 1“ ersetzt, was eine Folgeänderung durch die Einbeziehung bestimmter Bundesstraßen in die grundsätzliche Mautpflicht darstellt.

Zu § 3

§ 3 des abgelösten ABMG wurde durch das Gesetz zur Neuregelung der Kraftfahrzeugsteuer und Änderung anderer Gesetze (BGBl. I S. 1170) einmal geändert.

Mit diesem Gesetz werden in allen Absätzen Folgeänderungen durch die Einbeziehung bestimmter Bundesstraßen in die grundsätzliche Mautpflicht vorgenommen, indem das Wort „Bundesautobahn“ bzw. die Wörter „mautpflichtigen Bundesautobahnnetz“ durch „mautpflichtigen Straßen im Sinne des § 1“ bzw. „Netzes der mautpflichtigen Straßen im Sinne des § 1“ ersetzt werden.

In Absatz 1 erfolgt zudem im Vergleich zum abgelösten ABMG eine sprachliche Anpassung, indem nicht „gemäß“ § 48, sondern „nach“ § 48 formuliert wird.

In Absatz 2 wird zusätzlich das im abgelösten ABMG durch Artikel 6 des Gesetzes zur Neuregelung der Kraftfahrzeugsteuer und Änderung anderer Gesetze (BGBl. I S. 1170) ersetzte Zustimmungserfordernis des Bundesrates durch den Deutschen Bundestag durch die Regelung „ohne Zustimmung des Bundesrates; die Rechtsverordnung bedarf jedoch der Zustimmung des Deutschen Bundestages“ verdeutlicht.

In Absatz 3 erfolgen im Vergleich zum abgelösten ABMG zusätzlich Änderungen redaktioneller Natur, mit denen deutlicher wird, dass es sich bei Absatz 3 um eine ergänzende (sog. unselbstständige) Verordnungsermächtigung handelt.

Zu § 4

§ 4 des abgelösten ABMG wurde dreimal geändert:

Erstes Gesetz zur Änderung des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge vom 2. Dezember 2004 (BGBl. I S. 3120),

Gesetz zur Änderung kraftfahrzeugsteuerlicher und autobahnmautrechtlicher Vorschriften vom 17. August 2007 (BGBl. I S. 1958) und durch das

Gesetz zur Neuregelung der Kraftfahrzeugsteuer und Änderung anderer Gesetze (BGBl. I S. 1170).

§ 4 wird aus Anlass des Ablösegesetzes neu nummeriert.

In Absatz 3 Nummer 4 und Absatz 5 erfolgen Folgeänderungen durch die Einbeziehung bestimmter Bundesstraßen in die grundsätzliche Mautpflicht, indem der Bezug nunmehr auf mautpflichtige Straßen im Sinne des § 1 hergestellt wird.

Zu § 5

§ 5 des abgelösten ABMG wurde durch Artikel 6 des Gesetzes zur Neuregelung der Kraftfahrzeugsteuer und Änderung anderer Gesetze (BGBl. I S. 1170) in Satz 2 geändert, indem auf die dort geregelte Zustimmungspflicht des Bundesrates verzichtet wurde. Diese Fassung wurde hier unverändert übernommen.

Zu § 6

§ 6 des abgelösten ABMG wurde nie geändert. Hier wird das Wort „Bundesautobahn“ durch die Wörter „mautpflichtiger Straßen im Sinne des § 1“ ersetzt. Es handelt sich um eine Folgeänderung durch die Einbeziehung bestimmter Bundesstraßen in die grundsätzliche Mautpflicht.

Der Begriff „Einvernehmen“ in Absatz 1 wird vorliegend durch „Zustimmung“ ersetzt, da „Einvernehmen“ auf die Abstimmung zwischen Behörden beschränkt ist. Der Betreiber wird hier aber nicht als Beliehener, sondern als Privatperson tätig.

In den Absätzen 1 und 2 von § 6 wird nicht mehr auf „Straßenverkehrsbehörden“, sondern auf „zuständige Behörden“ verwiesen.

Zu § 7

§ 7 des abgelösten ABMG wurde durch das

Erste Gesetz zur Änderung des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge vom 2. Dezember 2004 (BGBl. I S. 3120) und durch das

Zweite Gesetz zur Änderung des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge vom 22. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2967) geändert.

a) Mit einer Neuregelung der Sätze 2 und 3 in Absatz 1 wird die Zuständigkeit der Zollbehörden für die Kontrolle der Einhaltung der Mautpflicht aufgehoben. Mit der Einführung der Mautpflicht für die Nutzung der Bundesautobahnen durch schwere Nutzfahrzeuge sind für die Kon-

trolle der Einhaltung der Mautpflicht neben dem Bundesamt für Güterverkehr auch die Zollbehörden bestimmt worden.

Allerdings hat die Praxis der letzten Jahre gezeigt, dass die Kontrolle durch das Bundesamt für Güterverkehr und durch den vom Bundesamt für Güterverkehr beliehenen Mautbetreiber gemäß § 7 Absatz 1 Satz 3 sich als hinreichend effizient darstellt. Die Beanstandungsquoten lagen seit Beginn der Mauterhebung im Jahr 2005 dauerhaft deutlich unter 5 Prozent. Zudem sind die Zollbehörden im Gegensatz zum Bundesamt für Güterverkehr nicht mit der notwendigen hochwertigen Kontrolltechnik ausgestattet, so dass diese gar nicht in der Lage sind, die Einhaltung der Mautpflicht zu kontrollieren.

b) In dem neuen Satz 3 von Absatz 1 erfolgt zudem eine Folgeänderung durch die Einbeziehung bestimmter Bundesstraßen in die grundsätzliche Mautpflicht, indem im Vergleich zum abgelösten ABMG die Wörter „mautpflichtigen Bundesautobahnbenutzungen“ durch die Wörter „Benutzungen mautpflichtiger Straßen im Sinne des § 1“ ersetzt wurden.

c) In Satz 1 von Absatz 2 ist eine Folgeänderung durch Aufhebung der Zuständigkeit der Zollbehörden für die Überwachung der Einhaltung der Mautpflicht geregelt (vgl. Einzelheiten unter der Begründung zu Artikel 1 § 7 Buchstabe a).

   Ferner ergibt sich eine Folgeänderung durch die Einbeziehung bestimmter Bundesstraßen in die grundsätzliche Mautpflicht.

d) In Satz 2 von Absatz 3 ist eine Folgeänderung durch Aufhebung der Zuständigkeit der Zollbehörden für die Überwachung der Einhaltung der Mautpflicht geregelt (vgl. Einzelheiten unter der Begründung zu Artikel 1 § 7 Buchstabe a).

e) In Absatz 4 ist eine Folgeänderung durch Aufhebung der Zuständigkeit der Zollbehörden für die Überwachung der Einhaltung der Mautpflicht geregelt (vgl. Einzelheiten unter der Begründung zu Artikel 1 § 7 Buchstabe a).

f) In Satz 1 von Absatz 5 ergibt sich eine Folgeänderung durch die Einbeziehung bestimmter Bundesstraßen in die grundsätzliche Mautpflicht.

Zu § 8

§ 8 des abgelösten ABMG wurde nie geändert. Hier erfolgen Folgeänderungen durch die Einbeziehung bestimmter Bundesstraßen in die grundsätzliche Mautpflicht.

Zu § 9

§ 9 des abgelösten ABMG wurde einmal durch das Zweite Gesetz zur Änderung des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge vom 22. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2967) geändert.

Sämtliche hier erfolgten Änderungen in § 9 im Vergleich zum abgelösten ABMG beziehen sich auf die Aufhebung der Zuständigkeit der Zollbehörden für die Überwachung der Einhaltung der Mautpflicht. Siehe Einzelheiten unter der Begründung zu Artikel 1 § 7 Buchstabe a.

Zu § 10

§ 10 des abgelösten ABMG wurde durch das

Erste Gesetz zur Änderung des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge vom 2. Dezember 2004 (BGBl. I S. 3120) und durch das

Zweite Gesetz zur Änderung des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge vom 22. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2967) geändert.

Mit diesem Ablösegesetz erfolgen wegen der Neunummerierung in § 4 des Ablösegesetzes Folgeänderungen bei den Verweisen auf § 4.

Zu § 11

§ 11 des abgelösten ABMG wurde viermal geändert:

Gesetz zur Änderung des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge und zur Errichtung einer Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft vom 28. Juni 2003 (BGBl. I S. 1050),

Gesetz zur Änderung kraftfahrzeugsteuerlicher und autobahnmautrechtlicher Vorschriften vom 17. August 2007 (BGBl. I S. 1958),

Zweites Gesetz zur Änderung des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge vom 22. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2967) und durch das

Gesetz zur Neuregelung der Kraftfahrzeugsteuer und Änderung anderer Gesetze (BGBl. I S. 1170).

Im Vergleich zum abgelösten ABMG wird in Absatz 1 Satz 3 das Wort „überwiegend“ gestrichen. Damit wird geregelt, dass die Mauteinnahmen – abzüglich der in Absatz 1 Satz 2 genannten Leistungen und abzüglich eines jährlichen Betrages von 150 Mio. Euro – zusätzlich dem Verkehrshaushalt zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur zugeführt werden und für die Bundesfernstraßen zu verwenden sind. Das Wort „Bundesfernstraßenbau“ wird in das Wort „Bundesfernstraßen“ geändert – damit wird klargestellt, dass nicht nur Straßenneubau- sondern auch Straßenerhaltungsmaßnahmen gemeint sind.

Absatz 2 wird im Vergleich zum abgelösten ABMG gestrichen, da der Ausgleich für entgangene Kfz-Steuereinnahmen aufgrund der Absenkung der Kfz-Steuer für schwere Nutzfahrzeuge durch das Gesetz zur Änderung kraftfahrzeugsteuerlicher und autobahnmautrechtlicher Vorschriften vom 17. August 2007 (BGBl. I S. 1958) sich mit der Übertragung der Kfz-Steuer auf den Bund zum 1. Juli 2009 erledigt hat.

Mit der Streichung von Absatz 2 wird in dem neuen BFStrMG Absatz 3 von § 11 Absatz 2.

Zu § 12

§ 12 des abgelösten ABMG wurde einmal durch das Erste Gesetz zur Änderung des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge vom 2. Dezember 2004 (BGBl. I S. 3120) geändert.

Im Vergleich zum abgelösten ABMG erfolgt vorliegend eine Klarstellung in der Bezeichnung, dass § 12 nur den Beginn der Mauterhebung auf Bundesautobahnen regelt.

Zu § 13

Regelung zum Beginn der Mauterhebung auf Bundesstraßen. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird ermächtigt, den Beginn der Mauterhebung auf Bundesstraßen mit unmittelbarer oder mittelbarer Anbindung an das Autobahnnetz (Bundesstraßenabschnitte im Sinne des § 1 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2) durch Rechtsverordnung festzulegen.

Die Regelungen des § 13 im abgelösten ABMG haben sich durch Zeitablauf erledigt.

Zu § 14

Hiermit wird klargestellt, dass mit dem neuen BFStrMG sich die aktuellen Mautsätze nicht ändern.

Zu § 15

Ein besonders rasches Verkünden von Verordnungen kann in manchen Fällen notwendig sein. Der elektronische Bundesanzeiger bietet sich dafür an.

Zu Anlage 1 (zu § 1 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 Buchstabe c Doppelbuchstabe bb)

Die neue Anlage 1 listet die mautpflichtigen mindestens vierstreifigen Bundesstraßen in der Baulast des Bundes auf, die nur mittelbar – über eine mindestens vierstreifige Bundesstraße, die nicht in der Baulast des Bundes steht, oder über eine andere, künftig mautpflichtige, Bundesstraße – an eine Bundesautobahn angeschlossen sind.

Zu Anlage 2 (zu § 14)

In der Anlage werden die Mautsätze, welche durch dieses Gesetz nicht geändert werden, aufgelistet.

Die bisherige Anlage im abgelösten ABMG mit der Aufteilung des Länderanteils am Mautaufkommen wegen Absenkung der Kfz-Steuer für schwere Nutzfahrzeuge auf das europarechtlich zulässige Mindestniveau im Zuge der Umsetzung der Harmonisierungszusage durch das Gesetz zur Änderung kraftfahrzeugsteuerlicher und autobahnmautrechtlicher Vorschriften vom 17. August 2007 (BGBl. I S. 1958) hat sich mit der Übertragung der Kraftfahrzeugsteuer auf den Bund ab dem 1. Juli 2009 erledigt (siehe dazu auch das Gesetz zur Neuregelung der Kraftfahrzeugsteuer und Änderung anderer Gesetze vom 29. Mai 2009 (BGBl. I S. 1170)).

Zu Artikel 2 (Änderung des Straßenverkehrsgesetzes)

Zu Nummer 1 (§ 35 Absatz 1 Nummer 10)

Folgeänderungen durch die Einbeziehung bestimmter Bundesstraßen in die grundsätzliche Mautpflicht und durch die Ablösung des „Autobahnmautgesetz(es) für schwere Nutzfahrzeuge“ (ABMG) durch das „Bundesfernstraßenmautgesetz“ (BFStrMG).

Zu Nummer 2 (§ 36 Absatz 2b)

Folgeänderungen: Aufhebung der Zuständigkeit der Zollbehörden für die Überwachung der Einhaltung der Mautpflicht (vgl. Einzelheiten unter der Begründung zu Artikel 1 § 7 Buchstabe a).

Durch Artikel 1 in Verbindung mit Artikel 6 Nummer 1 dieses Gesetzes wird das „Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge“ (ABMG) durch das „Bundesfernstraßenmautgesetz“ (BFStrMG) abgelöst.

Zu Artikel 3 (Änderung der LKW-Mautverordnung)

Zu Nummer 1 (§ 3 Nummer 1, § 5 Absatz 1, § 7 Satz 2, § 8 Absatz 2 Nummer 2)

Folgeänderungen: Durch Artikel 1 in Verbindung mit Artikel 6 Nummer 1dieses Gesetzes wird das „Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge“ (ABMG) durch das „Bundesfernstraßenmautgesetz“ (BFStrMG) abgelöst.

Zu Nummer 2 (§ 5 Absatz 1)

Folgeänderung durch die neue Nummerierung von § 4 BFStrMG in Artikel 1.

Zu Artikel 4 (Änderung der Mautstreckenausdehnungsverordnung)

Folgeänderung: Durch Artikel 1 in Verbindung mit Artikel 6 Nummer 1 dieses Gesetzes wird das „Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge“ (ABMG) durch das „Bundesfernstraßenmautgesetz“ (BFStrMG) abgelöst.

Zu Artikel 5 (Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung)

Zu Nummer 1 (§ 39 Absatz 5 Satz 1)

Folgeänderung: Durch Artikel 1 in Verbindung mit Artikel 6 Nummer 1 dieses Gesetzes wird das „Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge“ (ABMG) durch das „Bundesfernstraßenmautgesetz“ (BFStrMG) abgelöst.

Zu Nummer 2 (§ 39 Absatz 5 Satz 3)

Folgeänderung: Aufhebung der Zuständigkeit der Zollbehörden für die Überwachung der Einhaltung der Mautpflicht (vgl. Einzelheiten unter der Begründung zu Artikel 1 § 7 Buchstabe a).

Zu Artikel 6 (Aufhebung von Vorschriften)

Zu Nummer 1 (ABMG)

Das ABMG wird durch das neue BFStrMG abgelöst und ist daher aufzuheben. Vergleiche dazu ergänzend die einleitende Begründung zu Artikel 1.

Zu Nummer 2 (MautHV)

Durch die Regelung in § 14 in Verbindung mit Anlage 2 des BFStrMG ist die „alte“ Mauthöheverordnung obsolet geworden. Der Erlass einer „neuen“ Mauthöheverordnung wird nach der neu geregelten Ermächtigungsgrundlage in § 3 Absatz 2 Satz 1 des BFStrMG erfolgen.

Zu Artikel 7 (Inkrafttreten)

Regelung des Inkrafttretens.

Anlage 2

Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf auf Bürokratiekosten, die durch Informationspflichten begründet werden, geprüft.

Mit dem Regelungsentwurf wird eine einmalige Informationspflicht für die Verwaltung eingeführt. Für Bürgerinnen und Bürger werden keine Informationspflichten eingeführt, geändert oder aufgehoben. Im Bereich der Wirtschaft werden durch die Ausdehnung der Mautpflicht und der damit verbundenen Erhöhung der Fallzahl zwei bestehende Informationspflichten geändert. Die daraus entstehenden jährlichen Bürokratiekosten in Höhe von rd. 1,1 Mio. Euro wurden vom Ressort nachvollziehbar dargestellt.

Der Nationale Normenkontrollrat hat im Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrags keine Bedenken gegen das Regelungsvorhaben.

Anlage 3

Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundsrat hat in seiner 879. Sitzung am 11. Februar 2011 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

1. **Zu Artikel 1** (§ 1 Absatz 1 Nummer 2 BFStrMG)

   In Artikel 1 sind in § 1 Absatz 1 Nummer 2 nach den Wörtern „Abschnitte von Bundesstraßen“ die Wörter „von über 5 km Länge“ anzufügen.

   Begründung

   Im vorliegenden Gesetzentwurf sind auch Abschnitte mit geringer Länge als mautpflichtige Strecke vorgesehen. Strecken unter 5 km Länge sind für eine Mauterhebung jedoch nicht geeignet: Diese kurzen Strecken sind bei einer Bemautung besonders anfällig für Mautausweichverkehre in das vor allem in dichter besiedelten Räumen nicht ausreichende nachgeordnete Straßennetz. Diese verursachen darüber hinaus einen unverhältnismäßigen Aufwand für die Erhebung, Abrechnung und Kontrolle der Maut. Der Verzicht auf eine Bemautung dieser kurzen Strecken würde auch die Akzeptanz vor allem beim örtlichen Gewerbe erhöhen.

   So dient z. B. der Streckenabschnitt zu laufender Nummer 3 (Länge unter 500 m) zudem auch der Erschließung/ Zufahrt zum Parkplatz eines großen Baumarkts und weist keinen autobahnähnlichen Charakter auf.

   Außerdem hat der Streckenabschnitt zu laufender Nummer 4 (Länge unter 1 km) insbesondere nur einen durchgehenden Fahrstreifen pro Fahrtrichtung.

2. **Zu Artikel 1** (§ 1 Absatz 1 Nummer 2 BFStrMG)

   In Artikel 1 sind in § 1 Absatz 1 Nummer 2 nach den Wörtern „Abschnitte von Bundesstraßen,“ die Wörter „die nicht im innerörtlichen Bereich liegen,“ einzufügen.

   Begründung

   Innerörtliche Bereiche von Bundesstraßen mit zwei oder mehr Fahrstreifen werden in hohem Maß für innerstädtische Transport- und Lieferverkehre genutzt. Eine Bemautung dieser Streckenabschnitte wird zu erheblichen Ausweichverkehren der regionalen und innerstädtischen Schwerverkehre auf Nebenstrecken durch Wohnviertel führen. Diese Belastung der Bevölkerung und des innerstädtischen Verkehrsflusses ist zu vermeiden. Sie steht nicht im Verhältnis zu den zu erwartenden Mauteinnahmen.

   Darüber hinaus ist vorrangiges Ziel der Lkw-Maut, auch ausländische Lkw an den Kosten für Erhalt und Ausbau der Bundesfernstraßeninfrastruktur heranzuziehen. Die Bemautung innerstädtischer Lkw-Verkehre ist dafür nicht relevant und daher verzichtbar.

3. **Zu Artikel 1** (§ 1 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 Buchstabe b BFStrMG)

   In Artikel 1 sind in § 1 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 Buchstabe b nach dem Wort „Fahrtrichtung“ die Wörter „mit baulicher Richtungstrennung (getrennte Richtungsfahrbahnen) auf längerer Strecke“ einzufügen.

   Begründung

   Durch den Gesetzentwurf werden auch Strecken einbezogen, die infolge der örtlichen Situation eine vierstreifige Ausgestaltung erfahren haben (z. B. durch Zusatzfahrspuren an Knotenpunkten), unabhängig von der Festlegung, ob der Streckenzug insgesamt als zweibahnige, vierstreifige Strecke konzipiert ist. Einbahnige Bundesstraßen unterscheiden sich aber deutlich vom Ausbauniveau der Bundesautobahnen. Notwendig ist dementsprechend eine Begrenzung der bemauteten Strecken auf zweibahnige Streckenabschnitte mit zwei oder mehr Fahrstreifen je Fahrtrichtung in der Baulast des Bundes, die in ihrer vorhandenen oder geplanten Ausgestaltung durchgängig diesen Kriterien entsprechen. Dementsprechend sind auch insbesondere kurze Abschnitte, die teilweise auch noch höhengleiche Kreuzungen aufweisen und nicht für eine Bemautung geeignet sind, auszuschließen. Insbesondere ist zu vermeiden, dass Strecken, die der Erschließung angrenzender Grundstücke (z. B. Speditionen) dienen, bemautet werden, da dies zu nicht vermittelbaren Wettbewerbsverzerrungen führen kann. Kurze Mautstrecken könnten zudem Mautausweichverkehre auslösen.

4. **Zu Artikel 1** (§ 1 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 Buchstabe c BFStrMG)

   In Artikel 1 ist § 1 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 Buchstabe c wie folgt zu fassen:

   „c) die durch Rechtsverordnung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, die der Zustimmung des Bundesrates bedarf, bestimmt werden,“.

   Begründung

   Eine Einschätzung, welche Strecken im Einzelnen von den entsprechenden Festlegungen des Gesetzentwurfs betroffen sind, lässt sich mit der pauschalen Benennung nicht eindeutig finden. Auch eine Abschätzung des Streckenanteils in den einzelnen Ländern ist nicht wirklich möglich. So sind beispielsweise die in der Anlage 1 des Gesetzentwurfs unter den Nummern 16, 18, 22, 23, 24, 28, 67 und 68 für Bayern genannten Strecken für eine Bemautung nicht geeignet. Zweckmäßigerweise erfolgt die Festlegung der zu bemautenden Bundesstraßen durch eine Rechtsverordnung. Ansonsten wäre bei einer Änderung des mautpflichtigen Netzes jeweils eine Gesetzesänderung erforderlich. Im Übrigen wird das Gesetzgebungsverfahren dadurch nicht verzögert.

5. **Zu Artikel 1** (§ 1 Absatz 3 Nummer 4 und 5 – neu – BFStrMG)

   Artikel 1 ist wie folgt zu ändern:

   a) In § 1 Absatz 3 Nummer 4 ist der Punkt am Satzende durch ein Komma zu ersetzen.

   b) Dem § 1 Absatz 3 ist folgende Nummer 5 anzufügen:

      „5. der B 103 zwischen Warnemünde und der A 20 Anschlussstelle Rostock West

      der B 96 zwischen Stralsund und der A 20 Anschlussstelle Stralsund."

   Folgeänderung

   In Anlage 1 (zu § 1 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 Buchstabe c Doppelbuchstabe bb) sind die laufenden Nummern 54 und 55 zu streichen.

   Begründung

   Die Mauterhebung auf diesen Abschnitten ist abzulehnen.

   Sie würde auf der B 103 zwischen Warnemünde und der A 20 Anschlussstelle Rostock West neben der bereits bemauteten A 19 Richtung Überseehafen zu erheblichen Ausweichverkehren mit der Folge führen, dass ein Großteil des Schwerlastverkehrs von und nach Skandinavien über die hierfür nicht geeignete Ausfahrt Rostock-Südstadt der A 20 das Stadtzentrum von Rostock durchqueren würde.

   Auch eine Mauterhebung auf der B 96 zwischen Stralsund und der A 20 Anschlussstelle Stralsund würde zu erheblichen Ausweichverkehren führen, weil erst mit der Fertigstellung der geplanten B 96n auf Rügen die Trasse ihre volle Verkehrswirksamkeit entfalten wird. Bis dahin sind die Vorteile der Nutzung der B 96 beschränkt, ihre Bemautung würde ein Ausweichen über die B 105 oder die B 194 fördern.

   Die negativen Folgen des zu erwartenden Ausweichverkehrs innerhalb der beiden Städte würden für die Verkehrssituation in Rostock und Stralsund sowie für Anwohner und Umwelt fatal sein.

Zum Gesetzentwurf allgemein

6. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, die Auswirkungen der Ausweitung der Lkw-Maut auf vier- und mehrstreifige Bundesstraßen auf Ballungsräume, Wohngebiete und grenznahe Gebiete und den Umfang möglicher Verkehrsverlagerungen mit Hilfe der Fortentwicklung der Modellberechnungen des Bundes zur Einführung der Lkw-Maut auf Bundesautobahnen aus dem Jahr 2005 zu ermitteln, die jeweiligen Berechnungsergebnisse den Ländern zur Verfügung zu stellen und die tatsächlichen Verkehrsverlagerungen zu beobachten.

7. Darüber hinaus bittet der Bundesrat die Bundesregierung zu prüfen, ob und inwieweit eine Einbeziehung von Bundesstraßen in Ortsdurchfahrten in kommunaler Baulast sinnvoll und erforderlich ist.

Anlage 4

Gegenäußerung der Bundesregierung zur Stellungnahme des Bundesrates

Die Bundesregierung äußert sich zur Stellungnahme des Bundesrates zum Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung mautrechtlicher Vorschriften für Bundesfernstraßen wie folgt:

Zu Nummer 1 (Artikel 1 § 1 Absatz 1 Nummer 2 BFStrMG)

Zu Nummer 2 (Artikel 1 § 1 Absatz 1 Nummer 2 BFStrMG)

Zu Nummer 3 (Artikel 1 § 1 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 Buchstabe b BFStrMG)

Zu Nummer 5 (Artikel 1 § 1 Absatz 3 Nummer 4 und 5 – neu – BFStrMG)

Zu Nummer 6 (Ausweichverkehr)

Zu den Vorschlägen zum Streckennetz und hinsichtlich der Sorge zu möglichen Mautausweichverkehren äußert sich die Bundesregierung zusammenfassend wie folgt:

Die Bundesregierung wird die Anliegen sorgfältig in ihre Prüfungen einbeziehen. Insbesondere wird die Bundesregierung prüfen, dem Deutschen Bundestag Änderungen am mautpflichtigen Streckennetz durch Regelung zusätzlicher Kriterien, wie vom Bundesrat vorgeschlagen, zu empfehlen.

Dabei kommt das zusätzliche Kriterium „bauliche Richtungstrennung" dem Charakter des autobahnähnlichen Zustandes noch näher. Allerdings wird das Tatbestandsmerkmal „auf längerer Strecke" wegen der fehlenden Bestimmtheit nicht übernommen werden können. Auch stimmt die Bundesregierung nicht zu, einzelne genau bezeichnete Streckenabschnitte von der Mautpflicht auszunehmen. Bei dem Vorschlag handelt es sich um eine Einzelfallregelung. Abgesehen von einer möglichen Verletzung des Gleichheitsgrundsatzes sollen zur Vermeidung von Präjudizwirkungen keine Einzelausnahmen von einer gesetzlich geregelten Mautpflicht zugelassen werden.

Die zum Ausdruck gebrachte Sorge von Ausweichverkehren nimmt die Bundesregierung ernst. Sie wird diesem Aspekt bei der Überprüfung besondere Bedeutung beimessen.

Mautausweichverkehre stellen bislang allerdings kein Flächenproblem dar. Das haben zwei einschlägige Untersuchungen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ergeben. Im bundesweiten Durchschnitt betrug der verlagerungsbedingte Lkw-Anstieg weniger als 4 Prozent. Auch zukünftig wird kein besonderer Anreiz zur Mautverlagerung erwartet, da es sich bei den zu bemautenden Bundesstraßen um relativ kurze Strecken mit Anbindung an das Bundesautobahnnetz handelt. Dennoch wird das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung von Anfang an die Entwicklung mit großer Aufmerksamkeit verfolgen und darüber berichten.

Zu Nummer 4 (Artikel 1 § 1 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 Buchstabe c BFStrMG)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag nicht zu.

Die für die Bemautung vorgesehenen mindestens vierstreifigen Bundesstraßenabschnitte in der Baulast des Bundes mit unmittelbarer Anbindung an eine Autobahn sind im Bundesfernstraßenmautgesetz ausreichend bestimmt geregelt, so dass eine gesetzliche Auflistung in einer Rechtsverordnung nicht notwendig ist. Die mittelbar an das Bundesautobahnnetz angebundenen Strecken sind in der Anlage 1 zum Gesetz geregelt.

Eine Auflistung aller zu bemautenden Bundesstraßenabschnitte in einer Rechtsverordnung, welche dann ständiger Anpassung bedarf, bedeutet einen hohen Aufwand. Dabei stehen Aufwand und Nutzen einer Rechtsverordnung in keinem angemessenen Verhältnis, da sämtliche zu bemautenden Streckenabschnitte in der Mauttabelle eingestellt sind, die über das Internet einsehbar ist. Die Bundesregierung nimmt den Vorschlag des Bundesrates jedoch zum Anlass vorzusehen, die in der Mauttabelle eingestellten mautpflichtigen Streckenabschnitte durch Publizierung im elektronischen Bundesanzeiger rechtssicher bekannt zu machen. Dadurch wird für jeden Betroffenen eindeutig bestimmt, welche Strecken im einzelnen der Mautpflicht unterliegen.

Ein Zustimmungserfordernis für eine Rechtverordnung, die die mautpflichtigen Bundesstraßenabschnitte regelt, lässt sich aus dem Grundgesetz nicht herleiten. Andere Gründe, die ein Zustimmungserfordernis nahelegen könnten, erkennt die Bundesregierung nicht.

Zudem erfüllt die vorgeschlagene Verordnungsermächtigung nicht die Vorgaben des Artikels 80 Absatz 1 des Grundgesetzes. Inhalt, Zweck und Ausmaß der Ermächtigung müssen im Gesetz hinreichend bestimmt sein.

Hinsichtlich des Ausweichverkehrs wird auf die Ausführungen zu den Nummern 1, 2, 3, 5 und 6 verwiesen.

Zu Nummer 7 (Ortsdurchfahrten in kommunaler Baulast)

Die Bundesregierung plant keine Bemautung von Bundesstraßen in Ortdurchfahrten in kommunaler Baulast.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333